

LES AUTOCHENILLES CITROËN MUNIES DE PROPULSEURS "KEGRESSE-HINSTIN" TYPE P. 4. T.



ÉTUDE TECHNIQUE

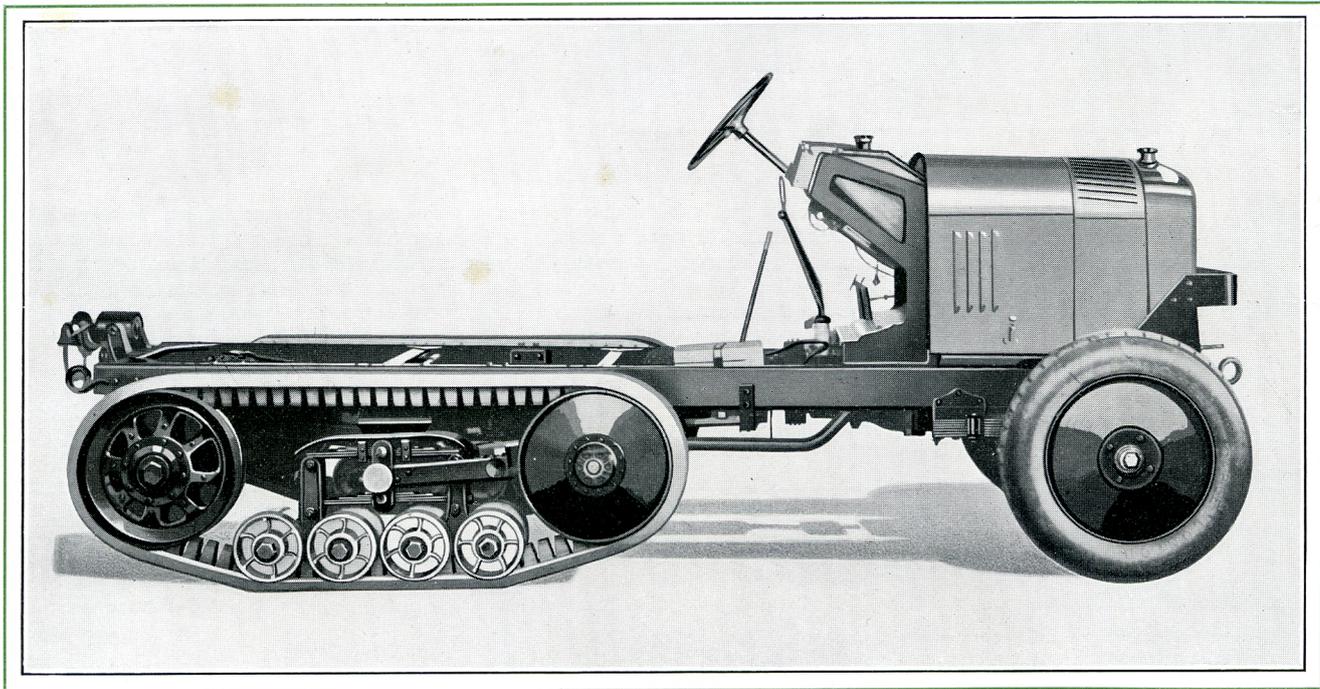
1° CHASSIS. — Châssis droit spécialement étudié pour être équipé avec des propulseurs à chenille. Empattement 2^m150. Voie 1^m19.

2° MOTEUR. — 10 CV CITROËN. Puissance effective 18 CV, à 2.000 tours. Carter inférieur spécial comportant un cloisonnage permettant le graissage correct du moteur pour des inclinaisons longitudinales importantes. Régulateur limitant la vitesse à 2.000 tours par minute.

3° DIRECTION. — La direction comporte un système spécial qui freine automatiquement la chenille intérieure pendant le virage. Ce dispositif a pour but d'assurer la maniabilité du véhicule, quand il se déplace sur terrain mou. En effet, la chenille intérieure étant freinée ralentit, le différentiel entre en action et la chenille extérieure accélère.

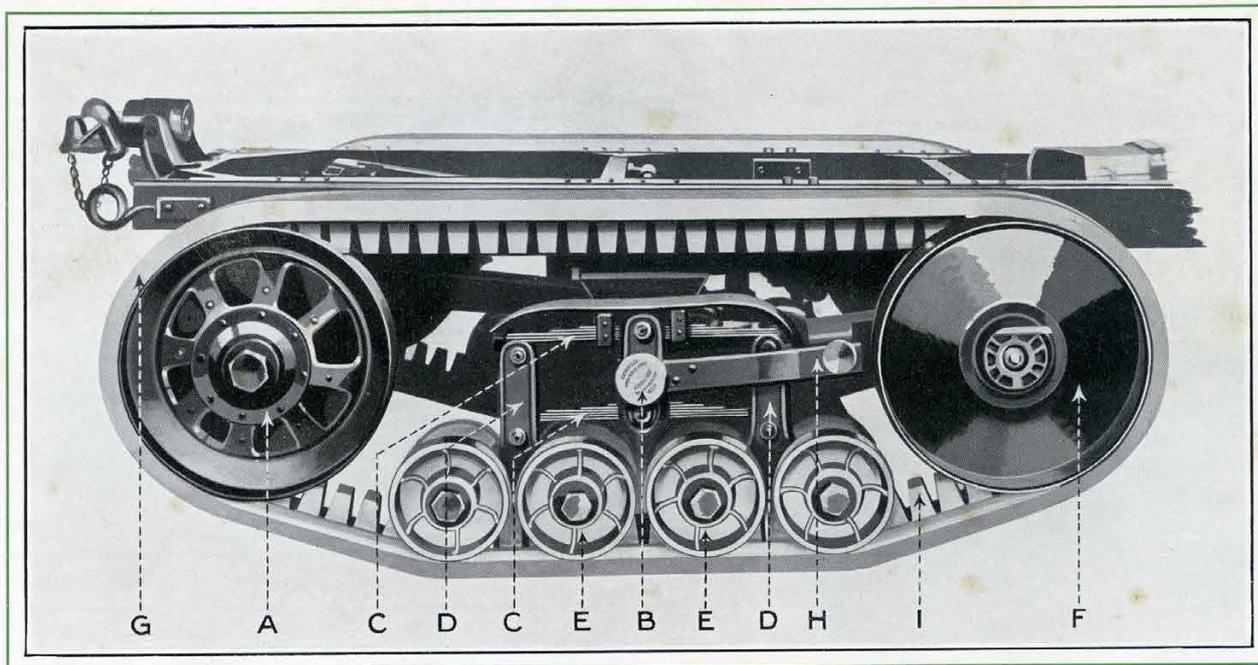
4° BOITE DE VITESSES. — Boîte à 3 vitesses avec prise directe en seconde, parce que cette dernière est la plus employée en cours de travail ; la troisième vitesse est surmultipliée.

5° TRAIN PROPULSEUR. — Le dispositif KÉGRESSE-HINSTIN, type P. 4. T. se compose :
D'un pont arrière portant les poulies motrices et muni d'un démultiplicateur et d'un système de blocage du différentiel ;
D'un train porteur et d'une poulie folle sur laquelle agit le système de tension du bandage souple ;
D'un bandage souple.



CHASSIS NU
TYPE P. 4. T.

PROPULSEUR
TYPE P. 4. T.



Afin d'obtenir un entraînement de la bande sans fin absolument sûr, chacune des poulies motrice A est jumelée et laisse passer, entre les deux demi-poulies, une partie saillante faisant corps avec l'intérieur du bandage souple. Les poulies jumelées sont munies d'un moyeu spécial qui a pour but de les rapprocher l'une de l'autre, proportionnellement à l'effort moteur, de telle sorte que la partie saillante intérieure du bandage souple se trouve coincée d'une façon certaine.

Le réglage de la tension de la bande sans fin se fait au moyen d'une simple manivelle:

c) BANDAGE SOUPLE. — Il est constitué par un ensemble de caoutchouc et de toile vulcanisée. La face extérieure qui se développe sur le sol, comporte des nervures qui, sur terrain mou, s'enfoncent dans le sol auquel le bandage se cramponne à la façon des bandes ferrées de caterpillars.

Le propulseur KÉGRESSE-HINSTIN, Type P. 4. T. convient parfaitement pour la marche sur terrain varié (routes, prairies, terres labourées, sable, etc.). Il peut également fonctionner sur les routes légèrement recouvertes de neige tassée, alors que tout autre mode de locomotion mécanique est impossible.

Effort de traction. — 1° Au démarrage, l'effort de traction au dynamomètre ne doit pas dépasser sur terrain résistant 1.200 kilos;

2° En marche continue, l'effort au dynamomètre ne doit pas dépasser 800 kilos.

Charge utile. — Le châssis nu peut recevoir une charge utile maxima de 1.000 kilos, carrosserie comprise.

Remorquage. — Sur route, avec rampe ne dépassant pas 8 %, la voiture peut remorquer 4 à 5 tonnes (remorque comprise). Avec rampe jusqu'à 18 %, 2.500 kilos (remorque comprise). En terrain varié, avec pente maxima de 25 %, 1.800 kilos (remorque comprise). Sur rail, en palier, avec courbe normale, 40 à 50 tonnes.

Vitesse. — Minima 2 kms. 637, maxima 29 kms. 778, moyenne 20 à 22 kms à l'heure sur route. Hors de la route, vitesse variable suivant les difficultés du terrain. Avec remorque du poids total de 2.500 kilos, le véhicule étant lui-même chargé, la vitesse moyenne sur route est de 18 kilomètres à l'heure.

Consommation. — Sur route moyennement accidentée, aux 100 kilomètres 16 litres d'essence, 1 litre d'huile. En terrain varié, aux 100 kilomètres, 20 à 30 litres d'essence, 1 à 2 litres d'huile.

Durée des bandages souples. — Sur route, 5 à 6.000 kilomètres. Sur terrain souple, 10.000 kilomètres environ.

Durée des pneumatiques des roues avant. — Pratiquement illimitée, l'essieu avant étant très peu chargé en raison de la position du centre de gravité de la machine.